VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 94)**

z dnia 6 listopada 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 94)

6 listopada 2013 r.

Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żelichowskiego (PSL)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Roman Jaworski** zastępca głównego inspektora ochrony środowiska, **Mieczysław Kosmalski** dyrektor Delegatury NIK w Warszawie wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Szymborska** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Odpadami Ministerstwa Środowiska, **Jerzy Swatoń** dyrektor Departamentu Ochrony Ziemi Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Jerzy Król** naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Adam Małyszko** prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów oraz prof. **Piotr Korzeniowski** stały doradca Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Bogusława Kram**, **Krystyna Pająk** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Szanowni państwo, pozwólcie że rozpoczniemy obrady Komisji. Witam panie posłanki, panów posłów. W naszym wspólnym imieniu witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, bo dziś rozpatrujemy Informację NIK. Witam pana dyrektora Delegatury NIK w Warszawie – pana Mieczysława Kosmalskiego wraz ze współpracownikami. Stronę rządową reprezentuje pan prezes Roman Jaworski, którego serdecznie witam. Bardzo serdecznie witam pana ministra Jerzego Swatonia, który reprezentuje Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Tematem posiedzenia jest rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Szanowni państwo, zanim oddam głos panu dyrektorowi, chcę tylko przypomnieć, że kiedy przyjmowaliśmy w 2005 r. tę ustawę, zależało nam na tym, żeby wszystkie procedury były jasne, czytelne. Bo kiedy do państwa takiego jak Polska, które jest na dorobku, sprowadza się tak dużo pojazdów starych, zużytych, to wiadomo, że będzie z tym problem. Dlatego potrzebna jest kontrola czy ustawa i wszystkie przepisy wykonawcze są realizowane i respektowane. Dziś Najwyższa Izba Kontroli przedstawia nam wyniki takiej kontroli. Bardzo prosimy przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli – chyba pana dyrektora, tak? – o przedstawienie tych wyników. Materiały wszyscy dostaliśmy, więc prosiłbym o syntetyczną informację. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie Mieczysław Kosmalski:

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Dziękuję bardzo paniom posłankom i panom posłom. Celem kontroli była ocena wykorzystania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Badaniami kontrolnymi objęto okres od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2012 r., a odnośnie do dochodzenia przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska należności z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów, kontrolą objęto lata 2006-2012 – bowiem przez 5 lat GIOŚ ma prawo dochodzenia tychże opłat.

Prezentuję państwu przekaz slajdowy, bo wydaje mi się, że tak będzie najlepiej, aby krótko i syntetycznie przedstawić te materiały. Podmioty kontrolowane, to przede wszystkim: Ministerstwo Środowiska, bowiem Minister Środowiska zgodnie z ustawą o działach jest gospodarzem środowiska i w tym obszarze jest odpowiedzialny za prawidłowe postępowanie w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, 6 wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska (Katowice, Lublin, Łódź, Poznań, Szczecin i Warszawa) oraz 12 przedsiębiorstw prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (po 2 w każdym z tych wymienionych województw).

Ogólna ocena. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie funkcjonowanie systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. System ten nie gwarantuje realizacji głównego celu ustawy o recyklingu pojazdów, tj. zminimalizowania negatywnego wpływu na środowisko pojazdów wycofanych z eksploatacji. Nie wszystkie pojazdy trafiają do stacji demontażu. Jest duża szara strefa w tym zakresie. Negatywna ocena dotyczy również tego, że prace podejmowane przez Ministra Środowiska nie doprowadziły do ograniczenia właśnie tej szarej strefy w obszarze recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, pomimo, że jego działania są bardzo intensywne. W sumie oceniamy je pozytywnie, jako działania tegoż podmiotu. Natomiast, mówiąc potocznie, nie potrafił on porwać wszystkich uczestników obrotu, żeby sprawnie funkcjonował system gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. To jest paradoksalna sprawa. Poszczególni uczestnicy tego systemu w miarę starają się robić, co mogą, i nie można ich ocenić do końca negatywnie, natomiast system jako taki nie funkcjonuje. I nad tym trzeba bardzo poważnie się zastanowić. Bo to jest o wiele głębsza sprawa, o wiele trudniejsza do dogrania, aniżeli takie oto proste sprawy, które bardzo łatwo można uzgodnić.

Funkcjonujący system kontroli i egzekucji w tym zakresie również nie jest skuteczny. Nie określono też kryteriów, według których można uznać pojazd za wycofany z eksploatacji. I o tym będę jeszcze potem mówił. Liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji przekazanych do recyklingu rośnie. W 2008 r. było to 170 tys., w 2009 r. – 192 tys., w 2010 r. – 230 tys. takich pojazdów. Zatem w 2010 r. nastąpił tu w sumie wzrost, w stosunku do 2008 r., o 35%.

Zebraliśmy również informacje, w trybie art. 29 ustawy o NIK, w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji. Okazało się, iż w Polsce jest zarejestrowanych około 19 mln samochodów. Natomiast w Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym, według ich danych, ubezpieczeniem jest objętych 19,4 mln samochodów. Przykładowo w 2012 r. wyrejestrowano 323 tys. samochodów. To pokazuje, że ta szara strefa gdzieś tam się czai.

Uzyskane poziomy odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wymagany poziom odzysku i recyklingu – odzysk jest pojęciem szerszym, bo obejmuje również to, co spalamy w spalarniach – zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego wynosi odpowiednio, gdy chodzi o odzysk – 85%, gdy chodzi o recykling – 80%. I tu jest bardzo pozytywna informacja – Polska spełnia te normy. Oczywiście chodzi o ten odzysk i ten recykling, który wykonują legalnie funkcjonujące stacje demontażu. I tak, w 2009 r. i w 2010 r. Polska uzyskała wymagane poziomy odzysku i recyklingu. Wynosiły one odpowiednio: w 2009 r. 88% i 87%, a w 2010 r. 90% i 89%. Tak więc, są to bardzo dobre wskaźniki. W 2008 r. nie osiągnęliśmy tego poziomu. Najwyższa Izba Kontroli, również Delegatura w Warszawie, przeprowadzała kilka lat temu kontrolę i właśnie wtedy wskazywaliśmy, iż nie osiągnięto wymaganego poziomu unijnego. W tej chwili jest już dobra sytuacja. Dodam, że we wszystkich województwach w kraju też ten poziom recyklingu i odzysku jest osiągany. Tylko niewiele stacji demontażu w tych wymienionych województwach nie osiąga wymaganego poziomu. To są naprawdę sprawy incydentalne.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska. Ocena jego działalności w tym zakresie jest pozytywna. Przede wszystkim opracował procedury kontroli przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji i w oparciu o te procedury wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska przeprowadzają kontrole na bieżąco. Natomiast mamy też pewne zastrzeżenia do pracy Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Otóż, nie podjął on czynności zmierzających do wyegzekwowania zobowiązań

za lata 2007-2011 z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów, wynikających z 561 sprawozdań złożonych przez przedsiębiorców. Głównie chodzi o 2007 r., w którym jest aż 40% czynności zmierzających do wyegzekwowania, a w następnych latach już niestety nie ma. Argument Głównego Inspektora Ochrony Środowiska polegał na tym, że ma 5-letni okres dochodzenia do wyegzekwowania tychże zobowiązań. To prawda. Jednak pod koniec tego okresu mogą zdarzyć się sprawy nieprzewidywalne – choćby likwidacja przedsiębiorstw, czy też to, wobec przedawnienia, że nie będą w stanie wdrożyć skutecznie tego postępowania. Natomiast organ administracji państwowej jest zobligowany do należytego dbania o wpływy do budżetu państwa, więc czemu czekać do ostatniego momentu, kiedy można już teraz podjąć działania?

Główny Inspektor Ochrony Środowiska nie zweryfikował także 520 rocznych sprawozdań o wysokości należnej opłaty za brak sieci za lata 2007-2011. To łączy się również z tą poprzednią sprawą. Nie ustalił też dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów w przypadku 10 podmiotów wprowadzających pojazdy na terytorium Polski. To są sprawy już mniejszej wagi, ale my wszystkie państwu przedstawiamy. I kolejna rzecz – tytuły wykonawcze w 10 na 21 zbadanych postępowaniach egzekucyjnych wydał z opóźnieniem od kilkudziesięciu dni do nawet 2 lat.

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Tu są następujące wyniki kontroli. Fundusz dochodził opłat za wprowadzenie pojazdów na terytorium kraju uiszczanych w niewłaściwej wysokości – czyli tu jest pozytyw, bo dbał o to. Prawidłowo weryfikował wnioski i terminowo przekazywał dopłaty przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu, a więc także jest to działanie pozytywne. I tak się składa, że te dopłaty do stacji demontażu w 2012 r. wyniosły około 153 mln zł. Celowo o tym mówię, bowiem przy następnym punkcie okaże się, że Fundusz terminowo przekazywał dofinansowanie gminom za zbieranie porzuconych pojazdów. To dofinansowanie w 2012 r. wyniosło 9 mln zł. A zatem w sumie wspomożenie i dla gmin i dla stacji demontażu wyniosło 162 mln zł, natomiast wpływy z tytułu opłat w ubiegłym roku – pomimo tych różnych nieprawidłowości – wyniosły 710 mln zł. Tak wyglądają te proporcje. I wreszcie, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej weryfikował roczne sprawozdania składane przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów. Tu nie mieliśmy zastrzeżeń, czyli oceniamy pozytywnie działanie Narodowego Funduszu w tym zakresie.

Wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska przynajmniej raz w roku przeprowadzały kontrole stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji i instalacji do strzępienia odpadów. Oczywiście na podstawie instrukcji, które opracował Główny Inspektor Ochrony Środowiska. W tym zakresie system zadziałał. Wojewódzkie inspektoraty generalnie monitorowały zalecenia nałożone na przedsiębiorców, czyli dbały o to, żeby tam, gdzie były stwierdzone nieprawidłowości, były one usuwane.

Przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji zapewniali bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji i powstających z nich odpadów. Stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji prowadzone były zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z 28 lipca 2005 r. Tak więc, tutaj mamy również pozytywną ocenę systemu.

Uwagi końcowe. W celu wyeliminowania szarej strefy niezbędne jest kreowanie przez Ministra Środowiska polityki prawidłowego funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz bardziej aktywne współdziałanie ze wszystkimi podmiotami uczestniczącymi w tym systemie. Chodzi tu przede wszystkim o organy administracji państwa (Policja, administracja celna, aparat skarbowy), organy administracji samorządowej wszystkich szczebli oraz inne organy (prokuratura, fundusze ubezpieczeniowe). Konieczne jest również wydanie przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych dla pojazdów, których niespełnienie będzie podstawą do uznania ich za wycofane z eksploatacji.

Dodam, iż Minister Środowiska przekazał nam, iż w ustawie o odpadach jest określone, co jest odpadem, ale naszym zdaniem jest to zbyt ogólne określenie. Ta kwestia

musi być zdecydowanie dopracowana. To jest absolutnie konieczne, bowiem na wszystkich etapach postępowania ta sprawa budzi różne wątpliwości.

I wreszcie ostatnia kwestia, czyli usprawnienie systemu nadzoru nad rynkiem pojazdów, w tym skuteczne dochodzenie obowiązkowych ubezpieczeń OC. Proszę państwa, jest to już druga nasza kontrola w tej sprawie. Widzimy duży postęp w tym zakresie. Natomiast trzeba przede wszystkim zmierzyć się z tą szarą strefą. Myślę, że tu również jest dla państwa rola, aby wspomóc Ministra Środowiska w tych wszystkich działaniach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Czy na tym etapie – bo materiały są z czerwca 2013 r., czyli już po korespondencji z poszczególnymi ministrami – główny inspektor ochrony środowiska chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Zastępca głównego inspektora ochrony środowiska Roman Jaworski:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to jak najbardziej. Kontrola prowadzona w ramach systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji była prowadzona w sposób profesjonalny. Natomiast nie podjęte zostały przez przedstawicieli NIK – co dla mnie jest trochę niezrozumiałe – sprawy związane z samym aktem prawnym. Ustawa o pojazdach wycofanych z eksploatacji po pierwszych decyzjach, nakładających opłaty dodatkowe za brak sieci, trafiła do Trybunału Konstytucyjnego. Trybunał 9 lipca 2012 r. wydał wyrok w sprawie przepisów tej ustawy, w którym rozstrzygał jakie przepisy i w jaki sposób powinny być traktowane w sprawie nakładania opłat za brak sieci.

Wobec powyższego, praktycznie rzecz biorąc, dopiero po zakończeniu kontroli u nas, w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska zaczęły się gwałtowne prace związane m.in. z wszczynaniem zawieszonych postępowań w wojewódzkich sądach administracyjnych i w Naczelnym Sądzie Administracyjnym. Gdzie, niestety, na dzień dzisiejszy mamy różne rozstrzygnięcia, jeżeli chodzi o opłaty za brak sieci – zarówno z sądów wojewódzkich czy na poziomie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie i na poziomie Naczelnego Sądu Administracyjnego. Dziwią nas te różne rozstrzygnięcia, wobec tego wystąpiliśmy do Prezesa Naczelnego Sądu Administracyjnego o wydanie wyroku w jednej ze spraw, orzeczonym w pełnym składzie sędziów NSA, aby mieć wyrok precedensowy. Niestety, do tej pory nie mamy odpowiedzi. W każdym razie, wydane wszystkie decyzje i wyroki, które już zostały rozstrzygnięte, wskazują, że pierwotnie nałożone opłaty dodatkowe za brak sieci są zawyżone o 22 mln zł, które teraz musimy zwrócić, jako nadpłatę środków skierowanych na odpowiednie konta.

Obecnie mamy dość trudną sytuację. Walczymy, aby znaleźć te pieniądze i je oddać. Trudna jest też sytuacja, jeśli chodzi o Naczelny Sąd Administracyjny, gdzie przegrywamy sprawę za sprawą – moim zdaniem niesłusznie, gdyż NSA uważa, że opłaty za brak sieci są karą. A ponieważ w 2007 r. zmieniła się ustawa, to sprawy nierozstrzygnięte ostatecznie wyrokiem sądowym są traktowane w taki sposób, jakby kara była liczona już według nowych przepisów. Dlatego ta dość poważna rozbieżność. Trudno mi ją wytłumaczyć, natomiast staramy się wyjść z tej sytuacji w miarę bez większych strat czy szkód.

Jeśli chodzi o dalsze sprawy, to m.in. właśnie brak rozstrzygnięcia Trybunału Konstytucyjnego nie pozwalał nam wydawać decyzji. Bo wydawanie decyzji, to jest właśnie ten problem, który mamy – tzn. musimy oddać te 22 mln zł tym, od których, zgodnie z orzeczeniem sądowym, pobraliśmy nienależne opłaty za brak sieci.

Generalnie dziękuję przedstawicielom NIK za pozytywną ocenę działań Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska. Oczywiście będziemy starali się nadgonić wszelkie zaległości. Jak mówię – te zaległości czasowe nie wynikają tak do końca z naszej opieszałości, ale są spowodowane tym, że stan prawny na dzień dzisiejszy jeszcze nie do końca został ustalony. Dopiero wyrok w pełnym składzie Naczelnego Sądu Administracyjnego będzie wiążący i będzie stanowił dla nas precedens.

I jeszcze jedna uwaga, w stosunku do zarzutów NIK. Otóż, jeżeli mówimy o decyzji ustalającej opłaty dodatkowe za brak sieci, to nie możemy wszczynać postępowania w tych sytuacjach, kiedy wstępne oględziny wskazują na to, iż wszystkie dokumenty

zostały złożone w sposób prawidłowy przez wprowadzających samochody na teren naszego kraju, gdyż byłoby to wszczynanie postępowania w momencie, kiedy nie mamy zastrzeżeń. Chodzi tu o deklaracje i jeżeli w tych deklaracjach nie ma błędów i nie ma do nich zastrzeżeń, nie możemy wszczynać postępowania. Sprawdzamy wszystkie dokumenty złożone do Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska z tytułu braku zapewnienia sieci, natomiast wszczynamy postępowanie i nakładamy decyzję w nielicznych przypadkach, kiedy te złożone dokumenty wykazują powiedzmy niespójności czy też mamy do nich duże zastrzeżenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję. Kto z pań i panów posłów chciałby zadać pytanie, zabrać głos w dyskusji? Nie widzę chętnych. Bardzo proszę, proszę się tylko przedstawić.

Stały doradca Komisji prof. Piotr Korzeniowski:

Piotr Korzeniowski – Uniwersytet Łódzki, Wydział Prawa i Administracji. Chciałbym odnieść się do dwóch kwestii. Pierwsza sprawa, którą poruszył przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, to brak systemowości. Uważam, że należałoby zacząć od porządkowania przepisów. To znaczy, od bliższego przyporządkowania ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i lepszego połączenia z ustawą o odpadach. Bez traktowania obu tych aktów prawnych w sposób systemowy, ten system po prostu nie będzie funkcjonował. Nie można patrzeć na problem tylko z perspektywy – tak zresztą, jak zauważono w raporcie NIK – jednej ustawy. Ta ustawa musi być powiązana z ustawą programową, czyli z ustawą o odpadach. I tam jest rzeczywisty problem, a mianowicie definicji odpadu. Ta definicja z racji samej formuły, która znajduje się dyrektywie odpadowej, jest bardzo ogólna. Dlatego tutaj trzeba byłoby stworzyć takie powiązania, żeby ustawa o recyklingu dawała skuteczne narzędzie, instrumenty prawne do egzekwowania tych przepisów. I to jest jedna kwestia, nad którą – uważam – należałoby się pochylić.

Natomiast jest też druga sprawa. Otóż, nie zgadzam się z tym, że podjęcie uchwały przez Naczelny Sąd Administracyjny załatwi sprawę. Jest tak, że uchwały formalnie nie są wiążące. W tej chwili wojewódzkie sądy administracyjne wydają orzeczenia w sposób zupełnie niezawisły i uchwała nie będzie miała charakteru wiążącego. Poza tym, może być sytuacja taka, że uchwała zostanie podjęta, natomiast stan prawny w najbliższym czasie się zmieni. Dlatego uważam, że powinniśmy dążyć do tego, aby uporządkować stan prawny, natomiast nie przesądzałbym tak dużej roli, jeśli chodzi o orzecznictwo sądu. Bo nawet jeśli taka uchwała zostanie podjęta, nie wymusi zmian w podejściu do orzekania w tych sprawach przez wojewódzkie sądy administracyjne. Wojewódzkie sądy administracyjne są niezależne i one wcale nie muszą się kierować uchwałą. Każda sprawa jest indywidualna.

Tak więc, wydaje się, że punktem wyjścia jest po prostu doprecyzowanie tych przepisów, aby one nadawały się do skutecznego stosowania. Bo jeśli one będą dziurawe lub zbyt ogólne, to w ramach tych luk prawa będą sobie działali różni przedsiębiorcy. Bo oni też w ramach tego luzu mogą działać, a nic się nie uzyska ani nakładając decyzję, ani nic się nie uzyska w sądach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Dziękuję. Pan poseł Rębek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Rębek (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. W materiale jest również informacja na temat nielegalnych działań związanych z demontażem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Oczywiście takie nielegalne punkty istnieją. Tutaj akurat nie została określona ich liczba, ale zapewne jest to skala dość duża. Pewnie osoby prowadzące te nielegalne punkty są bardziej konkurencyjne od tych, którzy prowadzą legalne stacje demontażu. Tu zresztą sami podają państwo informację, że oni nie muszą prowadzić dokumentacji, nie muszą spełniać norm ekologicznych. Należy zatem domniemywać, że robią to w sposób urągający nawet dobrym zwyczajom. Natomiast w podsumowaniu, we wnioskach, nie ma jakiejś konkluzji, która by nas posłów i wszystkich zainteresowanych wprawiała w dobry nastrój, czyli jakiejś deklaracji, że takie a takie działania

będziemy podejmowali, żeby wyeliminować takie zjawisko. Tu nie chodzi mi o to, żeby w jakikolwiek sposób pastwić się nad ludźmi, ale chodzi oczywiście o przestrzeganie prawa, o porządek. I tego mi tutaj brakuje.

Istotne też jest to: jakie działania rząd zamierza podejmować? To pytanie jest do przedstawiciela rządu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Jędrysek, bardzo proszę.

Poseł Mariusz Orion Jędrysek (PiS):

Mam pytanie do przedstawiciela Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Jak wygląda w tej chwili płynność czy w ogóle obrót finansowy przychodami, jaki ma Narodowy Fundusz z recyklingu pojazdów? Jak to wygląda: co jest dobrze, co źle, a co można byłoby poprawić?

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę, proszę się tylko przedstawić.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Adam Małyszko – prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów. Szanowni państwo, panie, panowie posłowie. Chciałbym podkreślić – co zresztą z tego raportu wynika – jak wielka jest szara strefa. Choć przedstawiciel NIK nieco się tu pomylił, gdyż w raporcie jest napisane „19 mln pojazdów osobowych zarejestrowanych" i „12 mln polis ubezpieczeniowych", czyli 7 mln to są „martwe dusze" zdemontowane w szarej strefie. Otóż rzeczywiście ogólnie polis jest 19 mln, ale pojazdów realnie zarejestrowanych jest 29 mln. A zatem, w rejestrach figuruje ponad 10 mln pojazdów, których nie ma. I to nie jest wina Ministerstwa Środowiska, tylko służb, które tymi rejestrami operują. I to jest jedna z uwag, aby uzmysłowić jak duża jest ta szara strefa.

Druga rzecz. Państwo przedstawili w raporcie, że Polska osiąga wymagane poziomy odzysku i recyklingu. Tak, ale tylko na papierze. Podam przykład. Każda pozostałość po demontażu generalnie trafia do strzępiarki. Z raportu wynika, że z 800 przedsiębiorców tylko 38 przekazało pozostałości do strzępiarki. Oczywiście tak to wygląda na papierze. W rzeczywistości to wszystko trafiło do strzępiarki. Tam generuje się około 20% zanieczyszczeń, które trafiają najczęściej na wysypiska, bo z taką ziemią z takimi pozostałościami, jak lakier, szpachlówka, nic już nie można zrobić. Gdyby wszyscy rzetelnie przedstawili ten obraz, nie osiągnęlibyśmy tych wymaganych poziomów – nie mówiąc o wymaganych poziomach w 2015 r., który będzie sięgał 95%, a więc tylko 5% masy tych pojazdów będzie mogło trafić na wysypiska. A strzępiarki generują 20%. W jaki sposób zatem uczciwie takie poziomy osiągnąć?

Rozumiem te wszystkie działania Ministerstwa Środowiska, ale jesteśmy w podobnej sytuacji, bo nie od nas zależy poziom, a my za to odpowiadamy. I w takiej samej sytuacji jest Ministerstwo Środowiska, bo ten system zależy również od szeregu innych instytucji, takich jak chociażby Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji czy służb kontrolnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Dziękuję. Ja też pozwolę sobie zadać dwa pytania, zanim oddam państwu głos. Po pierwsze zwracam się do pana inspektora, jako przedstawiciela rządu – bo w takim charakterze pan tu dzisiaj występuje. Otóż, nie bardzo mogę zrozumieć, dlaczego przez dwa lata czy dłużej nie jest wydane rozporządzenie wynikające z ustawy. Zwykle było tak, że Kancelaria Premiera odnotowywała ustawy, które wchodziły w życie, odnotowywała daty, kiedy jakieś rozporządzenie trzeba będzie wydać i na każdym posiedzeniu Rady Ministrów premier pytał konkretnego ministra, kiedy to wyda. Tak więc, nawet z nudów taki minister – kiedy pomyślał, że ma być o to za każdym razem pytany – wydawał je choćby nawet nie chciał. Natomiast tu, w tym przypadku nie bardzo rozumiem w czym tkwi problem, że tego rozporządzenia nie ma – mówię tu o rozporządzeniu Ministra Trans-

portu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Bo jeśli nie dookreślimy co jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, to ta szara strefa cały czas będzie się poszerzała.

Drugie pytanie kieruję do pana dyrektora. Cały sens ustawy polegał na tym, żebyśmy niezależnie od rozwiązania problemu pojazdów wycofanych z eksploatacji zapewnili godziwe warunki ochrony środowiska, również zdrowia ludności. Teraz głównym dylematem – choć może nie jedynym – są płyny techniczne. Czy przy okazji zamierzają państwo – bo pewnie będziecie śledzili, jak te wasze postulaty będą realizowane, zresztą i nasza Komisja też będzie to śledziła, żebyśmy mogli w porę reagować – przyjrzeć się również systemowi zbiórki olejów przepracowanych, jak to wszystko funkcjonuje? Bo, w moim przekonaniu, jest to jedno z większych zagrożeń dla środowiska, jakie istnieją.

Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi. Nie wiem, czy pan dyrektor zacznie? Tak, proszę bardzo.

Dyrektor Delegatury NIK w Warszawie Mieczysław Kosmalski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Na samym wstępie chciałbym się odnieść do tego, co powiedział pan inspektor, tzn. że jeśli chodzi o opłaty za brak sieci, to w wyniku postępowań trzeba było zwrócić 22 mln zł. Otóż, gdyby było to rozporządzenie, na pewno byłoby mniejsze pole sporu. To po pierwsze. Po drugie – gdyby była bieżąca weryfikacja tych wniosków, też nie byłoby tak wielu zaniedbań i sporów. I wreszcie po trzecie – jeżeli już z tych rozpatrzonych spraw jest 22 mln zł do zwrotu, a przed nami jeszcze te z pozostałych 5 lat – tyle przynajmniej było w momencie przeprowadzania kontroli – to ile w sumie będzie do zwrotu? To są duże kwoty, które mogłyby trafić do budżetu państwa.

Natomiast my w toku kontroli stwierdziliśmy, że i z samochodami i z akumulatorami sytuacja jest w miarę dobra. Ten obrót jest w miarę dobrze zorganizowany. Natomiast, jeśli chodzi o strzępiarki, to rzeczywiście tam jest dużo gorzej. I tu też trzeba popracować, żeby dopracować ten system. Dziękuję bardzo. Na dalsze pytania myślę, że odpowie strona rządowa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Dziękuję panu dyrektorowi. Proszę, pan inspektor.

Zastępca głównego inspektora ochrony środowiska Roman Jaworski:

Panie przewodniczący, panie, panowie posłowie, szanowni państwo. Biorąc pod uwagę ocenę ustawy o pojazdach wycofanych z eksploatacji, został opracowany projekt i w tej chwili, na poziomie Komitetu Stałego Rady Ministrów, trwa proces legislacyjny związany z nową ustawą o pojazdach wycofanych w eksploatacji. W myśl tej nowej ustawy mają być w ogóle zlikwidowane opłaty za brak sieci, natomiast każdy pojazd powinien być potraktowany opłatą depozytową. I to, praktycznie biorąc, powinno zainteresować każdego użytkownika, bo ten ostatni użytkownik będzie dostawał zwrot opłaty depozytowej pod warunkiem pozostawienia samochodu w stacji demontażu pojazdów. W tej ustawie wprowadza się cały szereg dodatkowych nowych przepisów. Myślę, że w tym momencie wyjdziemy z tego kręgu opłaty za brak sieci, która się nie sprawdziła – praktycznie rzecz biorąc – przez ładnych kilka lat funkcjonowania. Wejdziemy w system już sprawdzony, w system opłaty depozytowej, która, mam nadzieję, rozwiąże cały szereg problemów. Jak mówię, dość długo trwają w tej chwili uzgodnienia na etapie Komitetu Stałego Rady Ministrów, bowiem są rozważane różne i wysokości, i sposoby rozliczenia samej opłaty depozytowej.

Jeżeli chodzi o system zapewnienia zbierania odpadów, o których mówił pan przewodniczący Żelichowski, czyli głównie olei odpadowych, ale również płynów eksploatacyjnych, hamulcowych czy baterii i akumulatorów, które są bardzo niebezpieczne, to tu system jest – moim zdaniem – dość sprawny. Dodatkowo zostanie jeszcze usprawniony w ten sposób, że tworzymy, przy okazji nowelizacji ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, tzw. PSZOK-i. PSZOK-i pozwolą nam, ale również mieszkańcom, na oddawanie odpadów niebezpiecznych, które powstają w gospodarstwach domowych. Czyli ten olej przepracowany będzie można zawieźć w odpowiednie miejsce. Tak samo będzie można zawieźć resztki farb, lakierów, rozpuszczalników itd. W tej chwili mamy

w granicach 35% poziom recyklingu i 50% odzysku olejów przepracowanych. Tak więc, ten odzysk jest stosunkowo duży, a myślę, że jeszcze zostanie zwiększony.

Jeżeli chodzi o pytanie związane z wysokością kwoty. Tu mówimy o roku 2006, jako już załatwionym, roku 2007 – również już załatwionym. Pozostają nam lata 2008-2010. Za 2008 r. szacujemy, że opłaty w całości będą stanowiły kwotę 125 tys. zł. I tu chciałbym zwrócić uwagę, że w 2007 r. zostały zmienione zasady zapewnienia sieci i te opłaty zostały bardzo zmniejszone. Wystarczy zapewnić 50% sieci zbierania pojazdów, a już ma się zmniejszoną opłatę. W dodatku jest tu progresja: im więcej, tym mniejsza opłata. W roku 2006 tej progresji nie było, bo albo była zapewniona sieć, albo nie była. I wtedy np. mając niewielkie tylko braki płaciło się tak, jakby sieci w ogóle nie było.

Dlaczego Polska musi zmienić ustawę o pojazdach wycofanych z eksploatacji? Otóż dlatego, że opłata za niezapewnienie sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest kwestionowana przez Komisję Europejska. Już jest wszczęte postępowanie przeciwko Polsce, gdyż ta opłata, w świetle prawa Unii Europejskiej, jest nielegalna. I praktycznie rzecz biorąc jesteśmy już w Trybunale Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Jeśli chodzi o kwestię dotyczącą wydania rozporządzenia, to prosiłbym pana przewodniczącego, aby odpowiedzi udzieliła pani dyrektor Szymborska z Departamentu Gospodarki Odpadami Ministerstwa Środowiska.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Odpadami Ministerstwa Środowiska Małgorzata Szymborska:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, historia tego rozporządzenia jest rzeczywiście wieloletnia. Jest to rozporządzenie techniczne. To rozporządzenie służyło nawet do przygotowania wytycznych dla służb celnych, do weryfikacji czy sprowadzany jest odpad czy pojazd. Niestety, na poziomie prawniczym, na poziomie uzgodnień w Rządowym Centrum Legislacji, powstała wątpliwość kto byłby uprawniony do weryfikowania i do ostatecznego rozstrzygnięcia czy pojazd spełnia definicję odpadu, czy nie. Tam są bardzo techniczne zapisy i powstał pewien pat w uzgodnieniu wskazania właściwego podmiotu do ostatecznego stwierdzenia, że mamy do czynienia z odpadem.

Rzeczywiście ustawa o odpadach jest transpozycją definicji zawartej w ramowej dyrektywie, ale ona odnosi się do wszystkich odpadów powstających. Natomiast na granicy nie jest możliwe zweryfikowanie czy sprowadzamy odpad, czy nie. Dlatego takie rozporządzenie byłoby tu właściwe. W tej chwili czekamy na rozstrzygnięcie prawników dotyczące podmiotu uprawnionego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję. Przepraszam, ale tak na roboczo jeszcze skomentuję, bo dylemat polega na tym. To był projekt rządowy. Rząd zapisał delegację ustawową, czyli przeanalizował wszystkie za i przeciw, iż takie rozporządzenie będzie możliwe do wydania. A jeżeli tak zrobił, teraz ma dwa wyjścia: albo zlikwidować ten zapis dając delegację, albo wydać rozporządzenie, bo to nie może się w nieskończoność wlec. My na pewno będziemy to dokładnie śledzili i będziemy interweniowali w tej sprawie. Bardzo proszę, pan minister Swatoń.

Dyrektor Departamentu Ochrony Ziemi Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Jerzy Swatoń:

Szanowny panie przewodniczący. Panie posłanki, panowie posłowie. Jeżeli chodzi o tzw. opłatę wrakową, to ona w Narodowym Funduszu trafia na pozycję tzw. wieloletniego zobowiązania odpadowego. To oznacza, że te środki, jeżeli czasowo są wolne, mogą być użyte na inne działania w ochronie środowiska, ale mogą być użyte tylko w formie pożyczek i muszą z powrotem na to zobowiązanie wieloletnie wrócić.

Aktualnie na tym zobowiązaniu wieloletnim jest około 1,1 mld zł. Ta kwota stanowi zabezpieczenie dla sześciu projektów spalarniowych, gdzie oprócz środków unijnych dodajemy w formie pożyczek środki krajowe w wysokości 1,1 mld zł. Natomiast w przeszłości były pożyczone środki w wysokości 700 mln zł na gospodarkę wodno-ściekową

do projektów, które mają dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. I te pożyczki będą w najbliższych latach spłacane, bo kończy się perspektywa, oddawane są inwestycji i po 18 miesiącach pożyczka będzie wracała. Czyli z powrotem wróci na zobowiązanie wieloletnie odpadowe. Tak mniej więcej wygląda ten mechanizm. Tak więc, to nie są środki, które gdzieś tam giną czy są przeznaczane na inny cel, bo muszą w perspektywie wieloletniej być przeznaczone na zadania odpadowe.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Jędrysek.

Poseł Mariusz Orion Jędrysek (PiS):

Czyli na co trafiają środki już w sposób docelowy?

Dyrektor departamentu NFOŚiGW Jerzy Swatoń:

W sposób docelowy zobowiązanie wieloletnie obowiązuje w tym zakresie, w jakim jest w ustawie o odpadach i w ustawie – Prawo ochrony środowiska, gdzie jest mowa, jakie zadania odpadowe Fundusz może dofinansowywać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Pan poseł Rębek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Rębek (PiS):

Dziękuję bardzo. Jednak nie usłyszałem nic na temat tej szarej strefy. Pan prezes chyba również jest tym zainteresowany, prawda? Bo to rzeczywiście jest pytanie do rządu, a nie tylko do przedstawicieli jednego resortu. Myślę, że te kwestie są tak ważne, iż należy w tej sprawie podjąć jakieś działania, które tę szarą strefę wyeliminują, a przynajmniej ograniczą ją do minimum. Bo oprócz tych względów ekologicznych, o których mówiliśmy, są również kwestie podatkowe. Niestety tak to już jest, że daleko nam w naszym państwie do tego, aby to wszystko było uporządkowane. Oficjalne publikatory mówią o tym, że około 30% produktu krajowego brutto to szara strefa.

Proszę państwa, mówimy dzisiaj o recyklingu, więc mój formalny wniosek brzmi: podejmijmy, zainicjujmy działania związane z porządkowaniem tej kwestii. Bo w końcu może się okazać, że przedsiębiorcy, którzy w sposób legalny zajmują się akurat tą kwestią, też zdecydują się pójść w szarą strefę. To może zbyt śmiałe stwierdzenie – proszę wybaczyć, nie chcę nikogo oskarżać – ale to samo ciśnie się, przychodzi do głowy. Proszę państwa, nie unikajmy tego tematu. Ten temat jest niezwykle ważny. I pod kątem ekologii, ale również pod kątem podatków. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący naszej stałej podkomisji tzw. odpadowej – pan poseł Tadeusz Arkit, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Arkit (PO):

Przepraszam, za chwilę będę musiał wyjść, bo mam w Komisji Finansów Publicznych wygłosić sprawozdanie. Pytanie mam dość proste. My w podkomisji już niejednokrotnie mieliśmy okazję dyskutować na ten temat, natomiast czekamy na projekt ustawy. Kiedy zatem możemy liczyć na to, że ta nowelizacja pojawi się w Sejmie? Ze swej strony deklarujemy, że będziemy maksymalnie sprawnie pracowali nad tym tematem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo proszę.

Prezes Zarządu FORS Adam Małyszko:

Chciałbym się odnieść do tego projektu opłaty depozytowej i uświadomić...

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

No, wie pan, odniesie się pan, kiedy będzie projekt. Na razie nie ma projektu.

Prezes Zarządu FORS Adam Małyszko:

To jest rozwiązanie, które może ograniczyć szarą strefę, tylko nie w takim wydaniu, jakie się proponuje.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Będziemy o tym dyskutowali, kiedy będzie projekt. W tej chwili pan minister tylko zasygnalizował, że jest taki pomysł, ale formalnie w Sejmie tego projektu nie ma. A my jesteśmy w Sejmie.

Prezes Zarządu FORS Adam Małyszko:

Chciałbym tylko powiedzieć, że zachęta ekonomiczna dla ostatniego użytkownika to jest zasada niepodważalna. Bo jeśli on dostanie pieniądze, to na pewno nie przekaże tego samochodu do szarej strefy, tylko tam, gdzie dostanie pieniądze. Uważamy, że po nowelizacji ustawy każdy, kto przekaże taki samochód do stacji demontażu, powinien otrzymać 500 zł, a ten, kto wprowadza samochód na rynek, powinien owe 500 zł zapłacić. To jest prosta zasada. Nie chcę się odnosić do tego, co jest w projekcie – tam proponuje się, że ta opłata będzie pobierana, ale będzie wypłacona po 18 latach, kiedy ten samochód trafi do stacji demontażu. Takie rozwiązanie nie ograniczy szarej strefy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że sytuacja jest taka, że rozpocznie się cykl konsultacji społecznych i państwo będziecie mieli szansę, w ramach tych konsultacji, wszystkie uwagi złożyć, tak? Nie, nie – mówię tu o projekcie ustawy.

Odnośnie do wypowiedzi pana posła Rębka, że nie możemy tego tak zostawić, chcę tylko przypomnieć, iż właśnie dlatego zwołaliśmy dzisiejsze posiedzenie. To są świeże materiały Najwyższej Izby Kontroli i uznaliśmy wspólnie, że to jest ważny temat. A jeżeli mówimy o zwalczaniu szarej strefy, to mamy tu jaskrawy przykład, jak można to szybko zrobić.

Proponuję tego typu rozwiązanie, żeby z jednej strony Najwyższa Izba Kontroli wystąpiła do odpowiednich resortów, jakie działania należy podjąć, żeby ten proceder ukrócić – i będziemy to bardzo uważnie śledzili. Z drugiej strony czekamy na te projekty, o których wspominał pan minister, z którymi nasza Komisja musi się zmierzyć. Natomiast gdybyśmy w tej chwili chcieli wystąpić w tej sprawie do rządu, to musielibyśmy powtórzyć to, co złożyła już Najwyższa Izba Kontroli. W związku z tym, aby się nie powielać, będziemy śledzili jak zostały zrealizowane te propozycje, które zostały złożone przez Najwyższą Izbę Kontroli. Czy pan poseł przyjmuje takie rozwiązanie?

Poseł Jerzy Rębek (PiS):

Dziękuję panie przewodniczący. Jednak chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na fakt, że ja tu z przyjemnością wysłuchuję opinii profesjonalistów, praktyków. I myślę, że gdyby nawet te nowe rozwiązania były wydane w formie rozporządzenia – gdzie nie są konieczne konsultacje – to jednak byłbym za tym, aby wsłuchać się w głos praktyków, bo oni, chroniąc własny interes, porządkują również tą scenę. Tak ja to odbieram. I dlatego chciałem zabrać głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Dziękuję. Na tym zakończyliśmy dyskusję. Dziękuję wszystkim. Pan poseł jeszcze? Bardzo proszę.

Poseł Marek Gos (PSL):

Chciałbym jeszcze panią dyrektor zapytać, bo myślę, że jest właściwą osobą, aby odpowiedzieć na to pytanie. Otóż, jest sporo kłopotów ze sprowadzanymi samochodami – chociażby zza oceanu. Służby celne, w porozumieniu z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska, kwestionują niektóre działania importerów, twierdząc że sprowadzany jest odpad. Z tego co wiem, wśród kryteriów brane jest pod uwagę 30% wartości nominalnej samochodu. Natomiast ceny w Stanach są zupełnie nieporównywalne z cenami w kraju. Dochodzi do różnych nieciekawych incydentów. I właśnie o tę kwestię chcę zapytać. Jak to państwo widzicie, jak zamierzacie to rozwiązać? Bo mam kilka skarg na działania i służb celnych i inspektoratów ochrony środowiska. Kilka spraw nawet toczy się w sądzie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca głównego inspektora ochrony środowiska Roman Jaworski:

Przepraszam, panie przewodniczący, ale to są sprawy prowadzone w całości przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. W związku z tym, proszę...

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo proszę.

Zastępca głównego inspektora ochrony środowiska Roman Jaworski:

Jeżeli chodzi o kłopoty z samochodami sprowadzanymi głównie zza oceanu, ale również z Unii Europejskiej, mamy w tej chwili dwa podstawowe problemy. Po pierwsze – czy samochód może nadal być używany w dotychczasowym charakterze? Mamy bowiem sytuację, że np. samochód jest bardzo mało uszkodzony, albo w ogóle nie uszkodzony, ale nie ma papierów. Bardzo często jest tak, że samochody sprowadzane, szczególnie ze Stanów Zjednoczonych, posiadają dokument, że papiery są zlikwidowane – mówię tu oczywiście o dokumentach samochodowych, przepraszam za sformułowanie – gdyż jest to szkoda całkowita. W związku z powyższym nie ma podstaw prawnych do rejestrowania tych samochodów w Polsce. Dlatego nie możemy stwierdzić, że został przywieziony samochód, który spełnia wymagania, jako samochód, bo on nie posiada dokumentów samochodowych. Takie sytuacje są dość częste, jeśli chodzi o sprowadzanie samochodów zza oceanu, ze Stanów Zjednoczonych. Natomiast, jeśli jest to szkoda całkowita, to one z reguły są dość mocno uszkodzone i w zasadzie trudno mówić, żeby się nadawały do eksploatacji. Aczkolwiek, w niektórych przypadkach być może można byłoby je wyremontować.

Druga sprawa, to samochody bardzo mocno uszkodzone. Zalecenia Głównego Inspektora Ochrony środowiska, które zostały wydane i zostały już wycofane, określały, iż w przypadku kiedy stopień uszkodzenia pojazdu przekracza 70% jego wartości, taki samochód uznaje się za odpad. Jak powiedziałem, na dzień dzisiejszy te zalecenia zostały wycofane i posługujemy się tzw. zaleceniami korespondentów Komisji Europejskiej, które mówią o znacznym ubytku czy też uszkodzeniu podstawowych instalacji czy podzespołów w samochodzie. Jest to mniej precyzyjne niż te 70%, natomiast taki jest w tej chwili układ w Unii Europejskiej i w krajach unijnych tak to będzie respektowane.

Natomiast dość poważny problem, o którym głównie służby celne nas informują, to możliwość sprowadzania do Polski samochodów zatopionych, z rejonów, w których była fala powodziowa. I to w zasadzie wszystko.

Poseł Marek Gos (PSL):

Czyli krótko mówiąc – w tej chwili nie ma tego kryterium 30% wartości samochodu, tak?

Zastępca głównego inspektora ochrony środowiska Roman Jaworski:

Tak, nie ma już.

Przewodniczący poseł Stanisław Żelichowski (PSL):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, jeszcze raz powtarzam – będziemy śledzili, jak przebiega realizacja wniosków Najwyższej Izby Kontroli. Wrócimy do sprawy po pewnym okresie.

Mam dla państwa jeszcze dwa komunikaty. Pierwszy – pani minister Jaczewska, jako szef polskiej delegacji, zaprosiła państwa wszystkich z Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa na COP 19. Dziś wysłaliśmy do państwa majle z informacją. Kto chce wziąć udział, musi dostać specjalną przepustkę. W związku z tym proszę wypełnić te wszystkie formularze, które tam są. Nie jest to skomplikowane, więc proszę zrobić to w miarę szybko, bo musimy przesłać te dane do ministerstwa, aby tych z państwa, którzy zechcą wziąć udział w COP 19, włączyć w skład polskiej delegacji.

Druga sprawa. Przypominam jeszcze raz – mówiliśmy o tym poprzednio – że Komisja do Spraw Unii Europejskiej organizuje spotkanie z przedstawicielami Komisji Środowiska Parlamentu Europejskiego w dniu 21 listopada br. o godzinie 10.00. Proszę zgłaszać do sekretariatu, kto chciałby wziąć udział w tym spotkaniu. Dziękuję – zamykam posiedzenie Komisji.